VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 15)
z dnia 28 lutego 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 15)

28 lutego 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (druki nr 205).

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Jankowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Robert Dziwiński** główny inspektor nadzoru budowlanego, **Zbigniew Miłek** naczelnik Wydziału Prawnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami oraz **Wojciech Malusi** prezes Zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Teodozja Nojszewska-Łasica** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk**, **Jarosław Lichocki** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Stwierdzam kworum. Stwierdzam też przyjęcie protokołów z 2., 3., 5., 6., 7., 10. i 14. posiedzenia Komisji wobec niewniesienia przez panie i panów posłów zastrzeżeń do tych protokołów.

Informuję, że marszałek Sejmu skierowała w dniu 24 lutego br. do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, druk nr 205. Porządek dzienny posiedzenia obejmuje pierwsze czytanie powyższego projektu ustawy. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjęła porządek dzienny bez zmian. Nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Witam pana ministra Macieja Jankowskiego wraz z osobami towarzyszącymi. Witam też głównego inspektora nadzoru budowlanego, pana Roberta Dziewińskiego, i wszystkich naszych gości oraz panie i panów posłów.

Proszę pana ministra o uzasadnienie projektu. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Maciej Jankowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo! Projekt, który mam zaszczyt przedstawiać państwu, sprowadza się do zastosowania – w odniesieniu do dróg i autostrad – instytucji znanych w prawie budowlanym, umożliwiających dopuszczenie do użytkowania w sytuacji niewykonania wszystkich czynności, które były wymagane zgodnie z projektem budowlanym. W szczególności – i to jest specyfika tego projektu – umożliwia on oddanie do użytkowania inwestycji w przypadku niespełnienia wszystkich wymogów wynikających z przepisów o ochronie środowiska.

Istotą tego projektu jest więc możliwość wydania decyzji przez odpowiedniego inspektora nadzoru budowlanego, bo projekt przenosi uprawnienie do wydania decyzji w tej materii na inspektorów nadzoru budowlanego, odpowiednio na szczeblu powiatowym bądź wojewódzkim, i nadaje uprawnienie do wydania decyzji o dopuszczeniu do użytkowania. Jednocześnie w tej decyzji będzie zakreślony termin, do którego wszystkie czynności wymagane przepisami prawa i wynikające z projektu mają być wykonane. Jak powiedziałem, w tejże decyzji będzie można dopuścić do

użytkowania również w przypadku niespełnienia wszystkich wymaganych przepisami wymogów w zakresie ochrony środowiska. W decyzji tej będzie określony termin, do którego będą musiały być wykonane te czynności. Po upływie tego terminu odpowiedni inspektor nadzoru budowlanego z urzędu wszczyna postępowanie, aby zweryfikować wiedzę, czy wymogi określone w ustawie o dopuszczeniu do użytkowania, które miały być wypełnione w wyznaczonym czasie, zostały spełnione.

Jak państwo doskonale wiedzą, chcemy umożliwić dzięki tej nadzwyczajnej nowelizacji dopuszczenie do użytkowania odcinków dróg i autostrad, które będą wykonane przed rozpoczęciem Mistrzostw Europy w sposób umożliwiający bezpieczne korzystanie przez pojazdy samochodowe, natomiast na których pozostaną do wykonania inne części projektu. Jest to projekt w tej części mający charakter nadzwyczajny, dlatego proponujemy, żeby decyzje pozwalające na użytkowanie inwestycji drogowej, które w praktyce zawieszają stosowanie określonych przepisów związanych z ochroną środowiska, były wydawane tylko do końca czerwca 2012 r. Ta regulacja, która sprowadza się do przekazania decyzji o dopuszczeniu do użytkowania inspektorom nadzoru budowlanego i umożliwieniu korzystania z drogi przy niewykonaniu innych czynności poza przepisami o ochronie środowiska, będzie mogła być stosowana, zgodnie z przyjętą praktyką w prawie budowlanym, również w późniejszym okresie.

Na tym polega istota ustawy. Prosilibyśmy Wysoką Komisję o zaakceptowanie tych rozwiązań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozpoczynamy debatę nad założeniami projektu. Jako pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, szanowni państwo! Dzisiejsza debata wiąże się w sposób bardzo ścisły z 1460 dniami rządu poprzedniej kadencji. W trakcie minionych czterech lat wielokrotnie zapewniano nas, że drogi na EURO będą gotowe. Więcej – że nawet pomimo tego, że opozycja sypie piach w tryby, które napędza koalicja, drogi na EURO będą gotowe i nie tylko będą przejezdne, ale też wyśmienicie drożne nie tylko na osi wschód-zachód, ale też na osi północ-południe.

Pomimo wielokrotnych monitów, nawoływań, próśb kierowanych pod adresem ministra infrastruktury w ostatnich kilku latach, zwłaszcza na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, wydaje się, że trafiliśmy na mur obojętności i niezrozumienia. Niestety, program minimum w zakresie budowy dróg krajowych i autostrad, z częścią dróg na EURO 2012, nie został wykonany. Dzisiaj słyszymy w czasie konferencji prasowej pana premiera Donalda Tuska, że stosowny projekt ustawy nowelizującej ustawę o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych jest, tak naprawdę, projektem dotyczącym odcinka Łódź-Warszawa. Zresztą pan minister był łaskaw dzisiaj w swoim wystąpieniu potwierdzić, że rzecz dotyczy tych dróg, którymi kibice i wszyscy zainteresowani będą mogli przemieszczać się do miast organizujących mistrzostwa.

Panie ministrze, wydaje się, że pan i pan premier w szczególności, nie powinniście wprowadzać w błąd obywateli. Przedłożony projekt ustawy nawet w jednym miejscu nie odnosi się do organizacji EURO 2012. W ani jednym miejscu nie wskazuje, że oto drogi budowane na potrzeby organizacji tych mistrzostw będą objęte tymże projektem ustawy. Panie ministrze, wszystkie drogi, nawet drogi osiedlowe, gminne, powiatowe, wojewódzkie i krajowe, objęte są tym projektem ustawy, czy państwo tego chcecie, czy nie chcecie. Zastanawiamy się, czy jest to wynikiem niedopatrzenia, czy jest to zamysł, który motywował do sporządzenia takich, a nie innych przepisów tej ustawy.

W art. 32 ust. 2 mówimy o drogach mających co najmniej dwie jezdnie, ale już w ust. 3 bardzo wyraźnie jest mowa o pozwoleniu na użytkowanie drogi, jezdni lub odcinka drogi. Należy jasno i wyraźnie stwierdzić, że proponujecie państwo, aby przyjąć przepisy pozwalające na wydanie decyzji na użytkowanie dróg w budowie. Tak naprawdę, o to chodzi. Przedłożony projekt ustawy ma umożliwiać dopuszczenie do użytkowania

budowy. Mamy dylemat, czy państwo proponujecie, aby budowa była przejezdna, czy drogi w budowie były dopuszczone do użytkowania. W normalnym trybie, nawet w trakcie przebudowy dróg, skrzyżowań, kierownik budowy wyznacza tzw. drogi technologiczne i tymi drogami poruszają się pojazdy, użytkownicy dróg, chcąc przejechać przez teren modernizowany. Do tej pory nie trzeba było przyjmować szczególnych rozstrzygnięć ustawowych, które pozwalałyby ominąć teren budowy. Państwo proponujecie, przy całym tym skandalu, jakim jest niewykonanie planu minimum, kolejne skandaliczne rozwiązanie, jakim jest dopuszczenie do użytkowania dróg w budowie.

Przechodząc do rzeczy, bardzo duże wątpliwości budzi zapis, który mówi o tym, że pomimo niewykonania części robót wykończeniowych i innych robót budowlanych lub niespełnienia wymagań środowiskowych, można dopuścić odcinek drogi, drogę do użytkowania. Teraz pytanie, czy niewykonanie prac mających wpływ na bezpieczeństwo drogi umożliwia, czy też nie umożliwia dopuszczenie do użytkowania?

Otworzyliście państwo tak szeroko nożyce, że można domniemywać, że nawet w przypadku braku wiaduktu lub nasypu autostradowego będzie można przejechać autostradą. Nie wprowadziliście państwo żadnych zapisów, które enumeratywnie wymieniałyby elementy, które powinny być zrealizowane lub też te, które nie muszą być zrealizowane, aby droga mogła być dopuszczona do użytkowania. Czy elementami wykończeniowymi są oznakowania poziome i pionowe drogi, czy też – jak mówił dziś pan premier Tusk – wykończenie drogi to tylko posianie trawy na nasypach autostrad lub w pobliżu autostrady?

Szanowni państwo, panie ministrze! Kolejne pytanie. W związku z tym, że prawo budowlane narzuca określone procedury związane z oddaniem do użytkowania obiektu budowlanego, a także drogi, mam pytanie, gdzie umieściliście państwo rolę kierownika budowy w tymże projekcie-ustawie? Mało tego. Za jaką cenę kierownik budowy podpisze oświadczenie o kompletności wykonania robót lub oświadczenie o zakresie wykonanych robót? Przecież to zaświadczenie, jak pan minister dobrze wie, konieczne jest jako jeden z podstawowych dokumentów, które składane są we właściwym organie nadzoru budowlanego, aby uzyskać decyzję o dopuszczeniu do użytkowania. Jaka będzie cena takiego oświadczenia? Mówię wprost o cenie, bo można sobie wyobrazić, że pierwszym żądaniem będzie zmiana terminu wykonania robót, a drugim – ze strony wykonawcy – żądanie zwiększenia wartości wykonywanych robót. Czy policzyliście państwo skutki wprowadzenia tejże ustawy w życie?

Wyobraźmy sobie taką oto hipotetyczną sytuację: w maju wykonawca robót dostaje polecenie – w związku z uzyskaniem decyzji o użytkowaniu drogi proszę się wynosić z placu budowy, proszę zabrać wszystkie maszyny i wszystkich ludzi. Jakie to będzie rodzić konsekwencje natury finansowej? Ile wykonawca będzie mógł sobie naliczyć utraconych korzyści, nie tylko kosztów związanych z postawieniem w stan gotowości pracowników i maszyn budowlanych, ale też utraconych korzyści w związku z tym, że ludzie i maszyny nie będą brały udziału w kolejnych rozstrzygnięciach przetargowych, w kolejnych budowach?

Kolejnym bardzo wątpliwym elementem jest wprowadzenie dziewięciomiesięcznego uzupełnienia braków, do którego może zostać wezwany inwestor przez właściwy organ nadzoru. Dlaczego jest to 9 miesięcy? Przecież z drugiej strony piszecie państwo, że wobec tych przepisów można wydać decyzję o użytkowaniu do 30 czerwca, to dlaczego ma to być 9 miesięcy? W uzasadnieniu jest bałamutne tłumaczenie, że to wpisuje się w sezonowość procesu budowlanego. Nie będę już złośliwy i nie będę mówił, że, praktycznie rzecz biorąc, przez ostatnie kilka lat to mróz w zimie, susza w lecie i powodzie na wiosnę przeszkadzają w wykonaniu planowanych dróg, przede wszystkim na EURO 2012.

Jeżeli przyjmuje się już tego typu rozwiązanie, jeżeli decydujecie się państwo na fikcję, to chciałoby się powiedzieć, że chociaż w części niech będzie to roztropne.

Ostatnia rzecz to kwestia przejęcia odpowiedzialności za gwarancje na jakość wykonanych robót. Wyobrażam sobie sytuację, że wpuszczacie państwo bez ograniczenia, czego nie przewidzieliście w projekcie ustawy, poza samochodami osobowymi i autobusami, którymi pojadą kibice, także samochody ciężarowe, a w nominale europejskim to samochody

czterdziestotonowe. Czy możemy założyć, że wykonawca robót po ostatecznym zakończeniu prac i wezwaniu za trzy lata w związku z pękającymi podbudowami i nawierzchniami, usunie je i nie będzie argumentować, że stało się to w związku z wpuszczeniem na budowę ciężkich pojazdów w trakcie, gdy przedsięwzięcie było w realizacji?

Mam nadzieję, że jeszcze moje koleżanki i koledzy odniosą się w szczegółach do projektu. Z jednej strony, mieliśmy nadzieję, że rząd wyciągnie wnioski z braku wyobraźni w czasie realizacji programu budowy dróg krajowych i autostrad, w czasie przygotowywania inwestycji transportowych na EURO 2012. Wydaje się, że rząd mało iż nie wyciągnął wniosków, to brnie jeszcze dalej. Tu nasuwa się cytat z piosenki kabaretowego artysty Jana Pietrzaka „Co by tu jeszcze…" zepsuć, nie zacytuję dosłownie. Zdaje się, że w duchu Pietrzaka państwo proponujecie kolejne rozwiązanie. Na to ze strony roztropnej części tego parlamentu zgody być nie może. W imieniu Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość składam wniosek o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam pytanie do głównego inspektora nadzoru budowlanego, który stoi na straży głównie prawa budowlanego. Pytanie w pierwszej części nie będzie dotyczyło bezpośrednio dróg, ale chcę zapytać pana inspektora, na jakiej podstawie prawnej na Stadion Narodowy zostały wpuszczone osoby postronne przed zakończeniem budowy, oddaniem inwestycji? Na podstawie jakiego prawa, jakiego przepisu? Jeżeli nie ma takiego przepisu, to chcę zapytać pana głównego inspektora nadzoru budowlanego, czy zgłosił to do prokuratury ze względu na to, że zostały złamane przepisy?

To się łączy z tematem dróg. Droga jest terenem budowy i jeżeli ta nie jest zakończona, nie wolno wpuszczać postronnych osób na teren budowy. Jaki przepis pan zastosuje, żeby tych ludzi można było wpuścić na teren budowy? W dalszej konsekwencji wiąże się to z kosztami, na jakie jesteśmy narażeni wszyscy. Nie wy, nie rząd, ale wszyscy obywatele zapłacimy za te fuszerki. Przykładem jest autostrada, która się kończy przed Szarowem; została oddana do użytku i ekwilibrystyka przekroju tej autostrady na zakręcie jest zupełnie odwrotna, bo sprofilowany jest odwrotny łuk do zakrętu. Kto za to zapłaci, kiedy to zostanie zrobione? To jest usterka, a jeśli pan o niej nie wie, to chętnie pana zaproszę i przejedziemy się po tym kawałku autostrady.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pani poseł Sibińska, proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałabym się w kilku zdaniach odnieść do przydługiej, moim zdaniem, wypowiedzi pana przewodniczącego Adamczyka. Nigdy nie jest tak, żeby wszystko było dobrze. Proces inwestycyjny, jaki jest, taki jest, natomiast, panie przewodniczący, tak naprawdę, nie wszystkie drogi mają być objęte ustawą, bo gdyby pan uważnie czytał, to wiedziałby pan, że tylko te, które są realizowane na podstawie specustawy, po pierwsze. Po drugie, nie znam, drogi gminnej… Proszę mi nie przeszkadzać, teraz ja mówię… Nie znam drogi gminnej, która miałaby dwie jezdnie, bo przy namalowanych pośrodku jezdni pasach, to nie są dwie jezdnie, tylko jedna jezdnia. Nie mówi się więc o wszystkich drogach.

Mówi pan o drogach technologicznych, takimi drogami chciałby pan puścić ruch wszystkich podróżujących w tym okresie, a obawia się pan puścić drogami, które są oddane do użytkowania częściowo. Polskie prawo budowlane dopuszcza takie możliwości, dopuszcza oddanie częściowo obiektu do użytkowania, natomiast trzeba spełnić pewne wymogi.

Chcę zadać konkretne pytanie panu ministrowi. Według mnie, jeśli mówimy o części robót, to te roboty powinny być przynajmniej wymienione, tzn. jakie roboty są dopuszczone, żeby nie były skończone. Wiąże się to m.in. z koniecznością wykonania

mapy powykonawczej, a wiemy, że jeśli mapa nie będzie wykonana, to nie będzie można zgłosić obiektu do odbioru.

Były też wątpliwości, czy wykonawca będzie odpowiadał za to, co się będzie działo na oddanym odcinku. Według mnie, na pewno nie, dlatego że w momencie oddania częściowego wykonawca ponosił tylko odpowiedzialność gwarancyjną. Jeśli się mylę, proszę to sprostować.

Mam jeszcze uwagę. To chyba pomyłka redakcyjna w art. 1, gdzie wprowadzamy zmianę w art. 32 pkt 5; powinniśmy chyba to zmienić, bo nie mamy teraz chyba wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska, są regionalni inspektorzy ochrony środowiska. Trzeba więc chyba słowo „wojewódzki" zamienić na słowo „regionalny".

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym zwrócić się – i jest to też pytanie – do głównego inspektora nadzoru budowlanego. Na stałe w tej ustawie wprowadzamy zapis, że kontrole stanu wykonania robót po zakończeniu inwestycji będzie mogła przeprowadzać osoba, którą ktoś poleci z zewnątrz. Nie jest tu napisane, jak tę osobę będzie się dobierać. Mówi się tylko, że nie będzie musiała posiadać statusu osoby zatrudnionej w organie nadzoru budowlanego. Wystarczy, że będzie posiadała konkretne uprawnienia budowlane, które pozwalają na tego typu czynności. Zgodnie z tą ustawą, taką osobę praktycznie inspektor nadzoru budowlanego będzie musiał wziąć, bo sposobu jej zatrudniania ta ustawa nie przewiduje. Ustawa mówi tylko, że może to być taka osoba i będzie ona dokonywała kontroli robót w danym momencie, kiedy trzeba będzie warunkowo przystąpić do budowy, ale ten przepis będzie obowiązywać już cały czas, przed i po 30 czerwca.

Teraz kwestia odpowiedzialności służbowej i niezależności tych osób. Te osoby z zewnątrz wzięte do tej pracy, będą pracowały w różnych miejscach. Będą tylko doraźnie zatrudnione do tego odbioru, będą podlegać różnego typu lobbingowym naciskom z różnych stron, a właściwie nie będą odpowiadać przed szefem nadzoru budowlanego, poza tym, że podpiszą dokument w danym momencie. Sankcji w stosunku do nich nie będzie, chyba że przez prokuratora i sąd, bo służbowo inspektor nadzoru budowlanego nie będzie mieć żadnej kontroli. Tak to wygląda w praktyce, nie raz ludzie są zatrudniani na umowę-zlecenie do różnych prac.

Jest więc pytanie: z jakiego przepisu wynika, że na powołanie tej osoby będzie miał wpływ inspektor nadzoru budowlanego, powiatowy czy wojewódzki, który dokonywać będzie odbioru?

Druga rzecz. W ustawie mówimy twardo: od momentu podjęcia decyzji w terminie dłuższym niż 9 miesięcy. A gdzie kontrakt? A jak kontrakt przewiduje, że termin odbioru od podjęcia tej decyzji będzie za 11 miesięcy? Ustawa mówi o 9 miesiącach, w ciągu tych 9 miesięcy sam inspektor nadzoru budowlanego z urzędu musi przystąpić do odbioru. Kontrakt jest kontraktem przyjętym na podstawie ustawy o zamówieniach publicznych. Czy ta ustawa została zaopiniowana przez Urząd Zamówień Publicznych? Przecież idzie ona całkowicie w poprzek ustawy o zamówieniach publicznych. Zapisy kontraktu mają się nijak do przerwania robót, ustawa nie określa też, o ile realizacja tego kontraktu będzie przedłużona w związku z tym, iż wykonawca zostanie „zdjęty" z robót na danym odcinku. To będzie decyzja inwestora, bo wykonawca nie ma tu prawa do podjęcia decyzji.

W ustawie mówimy, że to inwestor w porozumieniu z inspektorem nadzoru budowlanego, z osobą pośrednią z zewnątrz, spycha wykonawcę z terenu robót. Jest podpisany kontrakt zgodnie z ustawą o zamówieniach publicznych, która ma odpowiednią pozycję prawną z punktu widzenia roszczeń cywilnoprawnych. Nie mówi się, że daje się możliwość spisania jakiegokolwiek załącznika do tego kontraktu, do umowy spisanej na podstawie wygranego przetargu, dającej możliwość wydłużenia terminu realizacji robót. Ustawa nawet nie mówi, na jaki czas wykonawca może być zepchnięty z inwestycji. Może to być na pół roku, może na rok, w zależności od tego, jak inwestor postanowi. Jeśli inwestor postanowi zepchnąć

wykonawcę, zrobi to. Poza kontrolą osoby wyznaczonej, nie pracownika organu nadzoru budowlanego, lecz wyznaczoną – o to w tym momencie chodzi – inwestor spycha wykonawcę z placu budowy na taki okres, na jaki mu się podoba. Umowa podpisana po wygraniu przetargu, zgodnie z ustawą o zamówieniach publicznych – w tym momencie robimy straszliwy „kadłub prawny", więc pytanie, w jakim zakresie parlament będzie za takie coś odpowiadał, jeżeli prawnie zezwala w tym momencie na naruszenie warunków kontraktu?

Jest to poważne niebezpieczeństwo. Do protokołu zgłaszam bardzo poważną uwagę, bo w tej dziedzinie tak wysoko prawnie postawiliśmy ustawę o zamówieniach publicznych i jej przestrzeganie, jeśli chodzi o kontrakty i zabezpieczenia korupcyjne, bo po to było to robione, to dziś, jeśli dajemy takie możliwości, to z tymi wszystkimi kontraktami w wyniku tej ustawy, która jest niedoprecyzowana w tym zakresie, inwestor będzie mógł zrobić, co będzie chciał, jak się dogada z wykonawcą. Można będzie przedłużyć o rok, o dwa lata. Inaczej on wystąpi o kary umowne, bo może mieć już podpisany inny kontrakt, a tymczasem spędzą go z placu budowy, uniemożliwiając mu realizację następnego kontraktu na 500 mln zł, 1 mld zł czy 2 mld zł. Wykonawca nie będzie mógł przystąpić do realizacji innego przetargu, a tu będzie musiał w ciągu 9 miesięcy coś uzupełniać. Można powiedzieć, że jeśli przyjmiemy tę ustawę, to zalegalizujemy fuszerki na drogach, legalizujemy bezprawie na drogach.

Następnie, zobaczmy art. 32a – odstąpienie od zatwierdzonego projektu budowlanego w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu – czyli w pełnym zakresie realizacji inwestycji, można powiedzieć w skrócie, tak należy ten przepis czytać. Jeśli nie stanowi istotnego odstąpienia, to znaczy, że jest możliwe wewnątrz całego kontraktu. To, co przyjęliśmy w ustawie o zamówieniach publicznych, co jest tam zapisane, przestaje się w tym momencie liczyć, czy nie? Czy anulujemy tamte przepisy, czy nie anulujemy? Przecież odstąpienie nie będzie wymagało uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, jeżeli będziemy mieli materiały zastępcze, które będą miały wpisane w specyfikacji podobne lub takie same parametry, a będą kosztowały zupełnie inną kwotę. Zastosowany, wymagany w pierwszej specyfikacji materiał za 100 zł w trakcie zostanie zastąpiony materiałem za 50 zł. Jak w tym momencie można będzie dorabiać wykonawcę? Ten artykuł wprowadzamy do ustawy, a on nie ma nic wspólnego z EURO 2012. Tak naprawdę, uderzamy w prawo budowlane i ustawę o zamówieniach publicznych. Obowiązuje już wolna amerykanka w tym zakresie.

W przypadku publicznych inwestycji można będzie się zachowywać gorzej, z większą swobodą niż w zakresie prywatnych inwestycji. Stoimy przed nadzwyczaj poważnymi sprawami.

Jeżeli mówimy, że decyzje o pozwoleniu, wydawane na użytkowanie do dnia 30 czerwca, czyli, tak naprawdę, ich obowiązywanie do 9 miesięcy przeniesie się długo po EURO, daje to autentyczną możliwość, aby je stosować do szeregu innych zadań. Pytanie: dlaczego? Jeśli mówimy, że to są tylko przepisy do drogi dwujezdniowej, to tutaj pani poseł nie ma racji. Art. 32 ust. 2 odnosi się do drogi dwujezdniowej i jest tu całkiem inna sprawa. Tu mówimy o zakończeniu budowy, a to, o czym mówimy w ust. 3, czyli o oddaniu do użytkowania niezakończonej budowy. Tu mówi się o takiej sytuacji, że jeżeli jedna jezdnia została całkowicie zakończona, to nie czekamy na wybudowanie drugiej, tylko tę jedną możemy oddać do użytkowania. W moim przekonaniu, ten punkt nie jest kontrowersyjny. Jeśli możemy korzystać z jednej jezdni, a druga się buduje, to jest to jak najbardziej sprawa niekontrowersyjna, ale to nie ma żadnego odniesienia do ust. 3, który mówi o czymś całkowicie innym. W ust. 2 mówimy o tym, że zakończono budowę, czyli można w pełni dokonać odbioru i na tę drugą jezdnię wykonawca nie będzie w ogóle wchodził. Przepis ust. 3 dotyczy nie tylko autostrad, ale też rzeczywiście wszystkich dróg. Ustawa w tym zakresie nie jest ustawą bardzo trudną.

Jeszcze jeden aspekt, który się tu nasuwa. W sytuacji, kiedy przerwany jest etap i następuje użytkowanie przed zakończeniem, co się dzieje, z punktu widzenia przepisów prawa, z odpowiedzialnością gwarancyjną? Zwróciłem uwagę na kilka spraw związanych z odpowiedzialnością gwarancyjną oraz rękojmią i w tym momencie każdy wykonawca wyłga się z odpowiedzialności gwarancyjnej całkowicie. Powie, że nastąpiło zużycie, naruszenie struktur. Kiedy zapytałem kilku inżynierów, którzy zajmują się

konstrukcjami drogowymi, to twierdzą oni, że zastosowanie tej ustawy oznacza, iż należy przyjąć, że nie ma gwarancji, już nie mówię o rękojmi.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Abramowicz, proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo! Ustawa, którą dzisiaj procesujemy, jest nielogiczna i sprzeczna ze zdrowym rozsądkiem. Nawet jeśli zaczyna się ją czytać literalnie, to – tak jak powiedział mój przedmówca – widać, że ci, co ją pisali, nie kierowali się żadną logiką. Jeżeli w art. 32 ust. 2 piszecie państwo: „Właściwy organ nadzoru budowlanego, na wniosek inwestora, wydaje decyzję o pozwoleniu na użytkowanie w odniesieniu do jezdni lub odcinka drogi, na którym zakończono budowę", a w ust. 3 piszecie, że może wydać tę decyzję pomimo niewykonania części robót wykończeniowych i innych robót budowlanych lub niespełnienia wymagań ochrony środowiska. To jak może być zakończona budowa pomimo niewykonania części robót wykończeniowych, innych robót budowlanych lub niespełnienia wymogów ochrony środowiska? Przecież tu jest sprzeczność sama w sobie. Zamieszczacie to w projekcie ustawy.

Jeśli tę ustawę przyjmie Sejm, to się skompromitujemy. Jeżeli tu mówicie, że w takim trybie będzie oddawana tylko droga, która musi być bezpieczna, czyli jest zapewnione bezpieczeństwo poruszania się, to rozumiem, że taka droga będzie zdecydowanie tańsza niż gdyby zastosować wymuszone prawem, które ustanowił Sejm, wykonanie robót wykończeniowych, niektórych robót budowlanych i spełnienie wymagań ochrony środowiska. Jeżeli inwestor wykona te wszystkie prace, o których powiedziałem, to ta droga będzie droższa, a jednocześnie mówicie, że ich niespełnienie spowoduje, że droga będzie bezpieczna i będziemy mogli bezpiecznie się po niej poruszać. Po co więc wymagać rzeczy niepotrzebnych i drogich? Zdejmijmy ten zapis, że ustawa będzie obowiązywała do 30 czerwca. Powinna obowiązywać już cały czas. Platforma Obywatelska mówiła, że będzie eliminować zbędne procedury i nakazy, więc jeśli te są zbędne, bo i tak droga będzie bezpieczna, to o co innego chodzi?

Przyjęcie tej ustawy kompromituje nas w oczach obywateli i pokazuje, że Sejm w takim razie wymaga i nakłada na ludzi ciężary zupełnie niepotrzebne, bo możemy bezpieczną drogę wybudować taniej i szybciej, a to, co Sejm nałożył na wykonawców, to worek kamieni na plecach. Wycofałbym szybko ten projekt, bo to wstyd.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Niewątpliwie czeka nas, nie tylko w przypadku debat plenarnych, taka polityczna ocena procesów inwestycyjnych związanych z EURO, skuteczności legislacyjnej, instytucjonalnej, regulacyjnej. Myślę, że warto spokojnie po EURO, także w obszarze naszej mocy sprawczej i funkcji kontrolnej, postarać się o racjonalne przejrzenie, stwierdzając, gdzie przestrzeliliśmy, gdzie nadmiernie weszliśmy, gdzie nie dał rady rynek, a gdzie instytucje.

Jak państwo wiecie, nie jestem wielkim entuzjastą tego rozwiązania, bo zaczynamy iść trochę w stronę takiego stwierdzenia, że niewarta skórka wyprawki. Popatrzmy na to w praktyce. Jednocześnie wolałbym, aby te wątpliwości, które tu przedstawiono, przenieść z języka polityki do praktyki legislacyjnej.

Wnoszę o powołanie podkomisji i jeśli taka będzie wola Wysokiej Komisji, to uzgodniłem z posłem Rackim, który ma w tym zakresie wiedzę, mniejszy temperament polityczny i wielką skłonność do merytorycznej pracy, że jest gotowy pochylić się nad projektem.

Chcę też zgłosić kilka istotnych wątpliwości. Jest marzec, EURO kończy się 1 lipca meczem finałowym w Kijowie. Zadajmy sobie pytanie o tę protezę. Jeśli nawet przypiszemy mniej lub więcej dobrych intencji rządowi i Generalnej Dyrekcji w tym zakresie i że ma to dotyczyć przede wszystkim inwestycji na EURO, to zadajmy sobie pytanie, patrząc na stan dotychczasowej realizacji zadań – których odcinków to może

dotyczyć? Na których odcinkach będzie taka sytuacja, że nie skończymy zgodnie z prawem budowlanym prac, które są zagrożone z punktu widzenia tak rozumianej przejezdności, zanim przejdziemy do stopniowania trudności i określimy relacje między inwestorem, wykonawcą a podwykonawcą z punktu widzenia procesu inwestycyjnego; kwestie rękojmi, gwarancji, odpowiedzialności za jakość, bezpieczeństwa na placu budowy, który w trybie nadzwyczajnym przestał być placem budowy i nagle stał się drogą publiczną.

Proszę zwrócić uwagę na str. 5 uzasadnienia na zdanie: „Wprowadzenie do systemu prawa szczegółowych zasad dopuszczania dróg do użytkowania wynika z konieczności zapewnienia przejezdności niektórych dróg krajowych, w tym na turniej EURO 2012". To mamy jeszcze inne drogi, poza tymi na turniej EURO 2012? To znaczy, że mamy kilka rodzajów dróg krajowych? Mamy drogi, które zostały zakontraktowane na EURO 2012, i inne, które są budowane na podstawie innych ustaw niż specustawa drogowa? Skąd się bierze ta zmiana metodologii i nazewnictwa w precyzowaniu, o które odcinki nam tutaj chodzi. Później mamy bardzo mocno rozbudowaną tę część związaną z niespełnieniem wymogów ochrony środowiska i tu słusznie pani poseł i panowie posłowie zwracali uwagę z różnych pozycji na potrzebę doprecyzowania i wyjaśnienia. Mamy tu: „Mając na uwadze konieczność wyeliminowania sytuacji, które mogą negatywnie oddziaływać na środowisko naturalne, inwestor powinien objąć drogi, oddane na podstawie warunkowej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, monitoringiem inwestycji drogowej w zakresie dotyczącym oddziaływania inwestycji na środowisko naturalne". To wprowadzimy tę protezę i będziemy wynajmować służby ochrony środowiska, które będą, zgodnie z tym zapisem, dokonywać monitoringu?

Skoro wiemy, że EURO kończy się 1 lipca, to jeśli przyjąć intencje, które rząd pokazuje w publicznych wypowiedziach i w uzasadnieniu, to jest pytanie, dlaczego mamy tak długi okres wyłączenia? Przecież w sposób naturalny po EURO natychmiast czyścimy to, co się zajechało i zniszczyło, i kontynuujemy budowę. Tego na logikę, w oderwaniu od projektu ustawy, każdy polityk, ale też obywatel oczekuje.

Rozumiem, że intencja jest dobra – chodzi o to, aby na podstawie tych progów zapewnić maksymalnie sprawne obsłużenie EURO, ale ten wydłużony termin przeczy tej intencji. Nie oszukujmy się – im dłużej będziemy mieli wyłączone budowy na zasadzie szczegółowego udostępnienia, tym bardziej będą rosły kłopoty, które tu państwo parlamentarzyści sygnalizowali, tym bardziej będą rosły obawy. Nie mówię już o tym, że część z nas, nawet jeśli nie do końca odebrała intencje zawarte w projekcie i uzasadnieniu, sygnalizuje, że jest możliwość podrabiania – w wyniku wejścia w życie tej ustawy – jakości materiałów i nadzoru. Ja tego nie znajduję, ale jeśli pojawiają się takie poglądy, to dobrze by było, żeby precyzyjnie strona rządowa na to odpowiedziała.

Na ile znam te najbardziej zagrożone odcinki, które inspirowały rząd, a mówię tu o A2 na odcinku Stryków-Konotopa, to powiem szczerze, że jestem po rozmowach z podwykonawcami na kilku odcinkach i nie ma realnych szans, żebyśmy ten stan osiągnęli, chyba że stwierdzimy, że takim stanem ma być tylko główny prześwit bez żadnych zjazdów itp. Wtedy nie wyobrażam sobie bezpieczeństwa tego, co jest placem budowy, a przekształci się w drogę publiczną na czerwiec 2012 r. Czy to znaczy, że połowę policji i służb ochrony wyślemy nie na pilnowanie bezpieczeństwa wokół stadionów, tylko na drogi? Nie wspomnę o tych kwestiach, kogo dopuścimy do ruchu po tych drogach i czy w wyniku tych decyzji na drogi wjadą np. pojazdy, które ruszą na ten odcinek w związku z niepłaceniem myta.

Chcę zwrócić uwagę na fakt, że warto się nad tym projektem spokojnie pochylić. Rozumiem, że nie tylko na konferencjach prasowych, nie tylko w wystąpieniach publicznych czy debacie parlamentarnej ten proces podlega ocenie opozycji, bo trudno jej odbierać prawo do tego, żeby go nawet radykalnie negatywnie oceniała, ale po zmierzeniu się z tą materią dobrze byłoby, żeby na koniec nie było to głosowanie polityczne, lecz naprawdę merytoryczne, odnoszące się do tego, co zawiera ten druk.

Stawiam jeszcze raz wniosek o powołanie podkomisji i jeśli Komisja wyrazi na to zgodę, to klub PSL będzie w niej reprezentował Józef Racki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni goście! Kilka uwag na wstępie co do kwestii zasadniczych. Sprawa tzw. przejezdności, która towarzyszy temu projektowi, wzięła się stąd, iż w połowie ubiegłego roku pan premier ogłosił publicznie, że drogi przewidziane na EURO 2012, część tej sieci budowanej dzisiaj, nie będą gotowe, ale będą przejezdne. Stąd wziął się problem… Prosiłbym o chwilę uwagi panie i panów posłów, którzy przeszkadzają. Stąd wziął się problem, w jaki sposób te nieprzystawalne do praktyki rozwiązania wdrożyć.

Nie mam pretensji do otoczenia ministra transportu – ma to po prostu z urzędu zlecone, żeby wymyślić figurę, która bardziej nadaje się do cyrku niż do czegoś dojrzałego, o czym można powiedzieć, że służy jakimś rozwiązaniom, jakimś celom, państwu, obywatelom itd. Gdybyśmy porównali to z innym obszarem, to jest to tak, jakby minister zdrowia dopuścił specyfik, który jest w trakcie badań i zaproponował go do powszechnego użytku ludziom.

Trzecia kwestia, najbardziej fundamentalna. Jesteśmy parlamentarzystami, bierzemy na siebie odpowiedzialność za projekty poselskie lub rządowe, głosując za lub przeciw. Minister odpowiedzialny za transport i budownictwo, tydzień temu, we wtorek, nie może chwalić publicznie tego systemu, rekomendując ten, mówiąc delikatnie, niedoskonały produkt, a w czwartek rugać też publicznie wszystkich wykonawców na budowanych odcinkach w sprawie szczelin poprzecznych, nie pytając jakiegoś specjalisty, jaka jest inna przyczyna niż mróz. Mróz w tej sprawie milczy.

Ten projekt ustawy, gdybym miał zamknąć w jednym zdaniu, sprowadza się do tego, że rząd w tym projekcie zrywa po raz pierwszy w historii, bo nawet w PRL tego nie było, tabliczkę z napisem „nieupoważnionym wstęp na teren budowy wzbroniony" i dopuszcza ruch na takich zasadach, które są bardzo ogólnie zawarte w tych kilku przepisach.

Po czwarte, kilku kolegów już na to wskazywało, ale jeszcze to powtórzę, żebyśmy byli świadomi ułomności samego tego projektu w elementarnych kwestiach. Jak możemy mówić o relacjach biznesowych, które są istotą budowania dróg między stroną publiczną, zamawiającym a wykonawcami, jeśli w tym modelu opisywanym w tych przepisach nie ma kierownika budowy, nie ma inżyniera kontraktu, nie ma Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, nie ma opinii takich choćby instytucji, które powinny wyrazić obowiązkowo opinie w trakcie tej debaty, jak Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako organ programujący w kwestiach drogowych, nie ma też opinii Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, który jest źródłem norm technicznych rekomendowanych do stosowania powszechnie w budownictwie drogowym. Jak można tu nie wspomnieć o takich elementarnych kwestiach – nie będę dziś pierwszy, który na to wskazał – jak kwestia relacji tej ustawy do zapisów kontraktowych i odpowiedzialności odszkodowawczej, gwarancji, wzrostu kosztów itd.?

Reasumując, wnoszę, aby zanim Komisja przystąpi do drugiego czytania, uzyskać przede wszystkim pierwszą opinię Biura Analiz Sejmowych, choćby w świetle stanowiska Ministerstwa Spraw Zagranicznych podpisanego przez pana ministra Dowgielewicza, wskazującego na niezgodność z prawem europejskim. Wnoszę również, aby w tej sprawie uzyskać pełną dokumentację korespondencji wewnętrznej w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ze wszystkimi instytucjami, które z punktu widzenia stosowania przepisów prawa powinny to zaopiniować, począwszy od Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a skończywszy na takich środowiskach, których nie było w wykazie, jak Polska Izba Inżynierów Budownictwa, Naczelna Organizacja Techniczna itd. Mówimy po raz pierwszy o tym, że „podpalamy" system. Mamy na ten temat debatować, wyrazić opinię, ale myślę, że na potrzeby tego projektu przewodniczący Komisji powinien pilnie zarządzić uzupełnienie, inwentaryzację dokumentacji, która towarzyszyła zaakceptowaniu tego projektu tydzień temu przez rząd,

o co wnoszę. Jeśli tego rodzaju opinie nie były wyrażane na piśmie, to proszę przedstawiciela rządu o przedstawienie informacji, które z instytucji podległych ministrowi transportu takich opinii nie wyraziły.

Dziękuję na razie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Paluch, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Na wstępie – zakres obowiązywania ustawy. Otóż, pani poseł, moja przedmówczyni, specustawa była uchwalona w 2007 r. i dotyczy wszystkich rodzajów dróg – gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych. Możemy sobie wyobrazić – bo miasto Warszawa z punktu widzenia prawa jest gminą – że to miasto stać, jak sądzę, na drogę budowaną w takim standardzie, jaki jest opisany w art. 32 ust. 2. Co do zakresu obowiązywania ustawy, to absolutnie pani nie ma racji. Jest możliwe odebranie drogi, np. gminnej, w związku z działaniem tej ustawy.

Co do drugiego pojęcia, którego pani użyła, to nie ma czegoś takiego, jak mapa powykonawcza; jest pomiar powykonawczy nanoszony na mapę zasadniczą, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Patrząc już od strony wykonawczej, ośmielę się zauważyć, że oddawanie do użytku inwestycji na raty będzie powodowało niepomierną komplikację wszystkich czynności, które wykonują geodeci, robót zanikowych, wszelkich takich spraw dotyczących inwentaryzacji wykonanych prac, jeżeli jest podwójna procedura oddawania inwestycji do użytku. Wszystkie pomiary powykonawcze multiplikują się w sposób niemożliwy. To pierwsza uwaga natury ogólnej.

Odnosząc się do projektu, mam prośbę o wyjaśnienie pojęć używanych w tej ustawie. W art. 32 ust. 2 mówi się o odcinku drogi, na którym zakończono budowę. W ust. 3…

Przepraszam, czy mogę prosić o takie warunki, żebym słyszała samą siebie, bo cały czas działa na tym posiedzeniu Komisji jakiś klub dyskusyjny. Mam nadzieję, że będziemy obradować w takich warunkach, które umożliwią nam spokojne i rzeczowe procedowanie nad tymi przepisami, które rząd nam przedłożył.

Mam zatem pytanie o pojęcie używane w ust. 3, tzn. „innych robót budowlanych”. To jest niesprecyzowane. Właściwie co można dopuścić do użytku – czy musi być skarpa, czy może być barierka, jak jest z oznakowaniem pionowym i oznakowaniem poziomym? To wielka niewiadoma. Mam pytanie do przedstawiciela rządu z prośbą o jednoznaczne wyjaśnienie i sprecyzowanie tego pojęcia.

Kwestia kolejna. Jaka intencja przyświecała rządowi przy formowaniu ust. 3, w którym rezygnuje się z wymogów art. 59e ustawy? Przypomnę, że artykuł ten mówi, że kontrole budowy lub obiektu budowlanego może przeprowadzać z upoważnienia właściwego organu wyłącznie osoba zatrudniona w tym organie i posiadająca uprawnienia budowlane. Dzięki Bogu, że rząd stoi na stanowisku, że przynajmniej uprawnienia budowlane trzeba zachować dla osób wykonujących te czynności. Proszę o odniesienie się do tego tematu. Czy to jest brak mocy przerobowych, czy państwo nie chcecie demoralizować podległych sobie jednostek, bo jak raz się takich rzeczy dokona, to potem może stać się to zwyczajem? To jest dla mnie całkowicie niepojęta regulacja.

I kwestia podstawowej natury. Mianowicie te przepisy w sposób bezprecedensowy ingerują w procedurę oddawania inwestycji do użytku. Ta procedura jest jasno opisana w prawie budowlanym. To jest również mocne i obcesowe ingerowanie w warunki umowy zawartej pomiędzy wykonawcą a inwestorem. Jeżeli tutaj, w uzasadnieniu, gdzie jest mowa o skutkach finansowych, czytam uspokajające stwierdzenie rządu, że ustawa nie spowoduje skutków finansowych ani dla administracji rządowej, ani dla administracji samorządowej, to, przepraszam, ale każdy trzeźwo myślący człowiek wie, że jeżeli w trakcie budowy na nie w pełni wykonaną drogę wjeżdżają samochody, jest ona oddawana do użytku, to wykonawca byłby idiotą, gdyby nie wyegzekwował od inwestora wszelkich możliwych ustępstw w procedurze oddawania inwestycji do użytku. Chciałabym wiedzieć, bo każdy rozsądny wykonawca będzie pytał, kto mu zwróci koszty zwijania placu budowy i rozwijania z powrotem po czerwcu 2012 r. Byłby idiotą, gdyby

sobie tego w jakiś sposób nie odbił. Stąd moje drugie pytanie o intencje ustawodawcy w zmianie nr 2 w art. 1, tzn. odstąpienie od zatwierdzonego projektu budowlanego w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi nie stanowi istotnego odstąpienia itd. Nie będę cytować do końca. Przepraszam, ale czy to ma być tak: wrzućcie sobie wszystkie koszty kosztem jakości realizacji tej budowy? Czy o to nam chodziło?

Jestem głęboko zniesmaczona tym projektem, który przedłożył nam rząd. Pozwolę sobie zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię. Rozumiem kwestie odszkodowawcze i kwestie kształtowania wzajemnych zobowiązań inwestora i wykonawcy i to, w jaki sposób te przepisy będą rzutowały na to, ale powiem dalej – czy rząd założył sobie rezerwę na odszkodowania za możliwe wypadki? Jeżeli jakikolwiek autokar wiozący kibiców po takiej drodze, choć nie chcę być Kasandrą i złym prorokiem, ale ulegnie wypadkowi, to normalne jest, że roszczenia o odszkodowania będą kierowane do ubezpieczycieli, ale ubezpieczyciel byłby idiotą ostatnim, gdyby nie wyprocesował kosztów, które będzie musiał ponieść, od polskiego rządu. Mam pytanie, czy przewidzieliście takie skutki i z jakich środków zamierzacie te ewentualne skutki pokryć? Każdy trzeźwo myślący i odpowiedzialny funkcjonariusz publiczny takie kwestie powinien wziąć pod uwagę.

Ostatnia moja uwaga, panie przewodniczący. Chodzi o art. 5: „Ustawa wchodzi w życie w dniu następnym po dniu ogłoszenia”. Nawet nie patrzę w stronę Biura Legislacyjnego. W każdym projekcie ustawy słyszymy, że warunkiem przyzwoitości i minimalnym *vacatio legis* jest 14 dni. Z przykrością muszę stwierdzić, że rząd Donalda Tuska wprowadził bardzo złą praktykę, bo to już nie jest pierwsza ustawa, która to minimalne czternastodniowe *vacatio legis* ma w dużym poważaniu. To może drobne zastrzeżenie natury formalnej, ale też jest istotne. Znudziło mi się już słuchać o tych bublach legislacyjnych, o niechlujnie napisanym prawie. Mam apel, żeby jednak mimo wszystko, skoro do tej pory zwlekano z przedłożeniem tego projektu, przyjąć, że te 14 dni nas jednak nie zbawi, chyba że jest już tak późno, że od tych 14 dni dużo zależy.

Kończąc, pozwolę sobie na jedną konkluzję. W głębokich latach siedemdziesiątych była taka audycja satyryczna pt. „Cyrk w budowie”. Niestety, ale sposób procedowania, poziom aktów prawnych, które się nam przedkłada, domagają się właśnie takiego komentarza – cyrk w budowie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że jeśli chodzi o procedowanie, to każdy ma tu swobodę wypowiedzi. Nic złego się nie dzieje. Nie chciałbym nazywać cyrkiem tych wszystkich wypowiedzi.

Pan poseł Klepacz, proszę.

Poseł Witold Klepacz (SLD):

Panie przewodniczący, szanowni państwo! Koleżanki i koledzy posłowie wymienili szereg merytorycznych argumentów, które przemawiają przeciwko temu projektowi, więc siłą rzeczy ograniczę się do pewnych zasadniczych stwierdzeń wynikających z analizy tego projektu i jego uzasadnienia.

Przede wszystkim uważam, że cała odpowiedzialność za dopuszczenie do użytkowania takich odcinków dróg spadnie na kierowników budowy i inspektorów nadzoru. Myślę, że nawet będą przymuszani do tego, aby takie protokoły podpisywali. Oby nie – jak podpowiada pan Malusi, ale taka będzie praktyka. To też będzie powodowało określone konsekwencje.

W uzasadnieniu mówi się o tym, że ustawa nie powoduje żadnych skutków finansowych. Myślę, że sformułowania te użyto dlatego, że skutki finansowe są niemożliwe do określenia na chwilę obecną. Wiele skutków finansowych zostało tu już nazwanych. Są związane z wyjściem i wejściem na budowę ponownie, z eksploatacją tych odcinków, ze sprawą roszczeń związanych z ewentualnymi szkodami wynikającymi z tej eksploatacji. Mowa też jest o odpowiedzialności gwarancyjnej, to też ważna kwestia, podobnie jak sprawa odszkodowania za ewentualne wypadki w sytuacji, kiedy pewne normy bezpieczeństwa nie

będą jednak zachowane. Należy się spodziewać, że przy takich odbiorach i w takim stanie tej drogi pewne przypadki mogą mieć miejsce.

Wydaje mi się, że przyjmując tę ustawę czy też rozpoczynając procedurę, stworzymy pewien precedens prawny, który będzie skutkować w przypadkach wielu innych inwestycji, nie tylko drogowych. Stworzymy możliwość powoływania się na tę ustawę.

Poseł Polaczek mówił tu, żeby zasięgnąć innych opinii niż te, które zostały przedłożone przy projekcie. Jak czytam te opinie, które są przy projekcie, to są one tylko pozytywne dla rządu, dla tego rozwiązania. Po inne po prostu nie sięgnięto.

W mojej ocenie, ze względów merytorycznych klub Sojuszu Lewicy Demokratycznej będzie głosować za odrzuceniem tego projektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Żmijan, proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo! Intencje, jakie przyświecały rządowi, gdy wnosił projekt ustawy do laski marszałkowskiej, bardzo precyzyjnie, jak się wydaje, przedstawił pan minister Maciej Jankowski. Dyskusja, która ma tu miejsce, naprawdę wprawie mnie, co mówię z całą mocą, w zdumienie. Moje zdumienie sięga zenitu w szczególności, gdy słucham, po pierwsze, byłego ministra infrastruktury, który odpowiadał także za budowę dróg, gdy słucham tez i argumentów stawianych przez pana przewodniczącego Adamczyka. Także was, panie posłanki i panowie posłowie, którzy codziennie korzystacie i jeździcie po polskich drogach, chciałem zapytać – a czymże jest, proszę państwa, jak nie korzystaniem z placu budowy, jazda po wszystkich odcinkach przebudowywanych i budowanych? To jest właśnie specyficzny plac budowy inwestycji liniowych. Drogi przebudowuje się „pod ruchem", tylko że dotychczas odbywa się to w oparciu o organizację ruchu w czasie budowy, zatwierdzoną przez zamawiającego, z udziałem oczywiście ekspertów od inżynierii ruchu. Odbywa się to w ramach prawa, ale tego prawa nie możemy przenieść na budowane w tej chwili autostrady i drogi szybkiego ruchu.

Dlatego jest ta nowelizacja. Nie może państwa dziwić to, że będzie oto taka sytuacja, iż na pewnym odcinku, np. Łódź-Warszawa, ruch będzie mógł się odbywać po jednej jezdni, bo druga może być nieskończona. Proszę państwa, budowa dróg to są roboty ziemne, warstwy nośne i warstwy jezdne. Jeżeli państwo mówicie o samochodach ciężarowych czterdziestotonowych, to ja zapewniam państwa, że warstwy nośne będą położone, bo to jest podstawa. Jeżeli ostatnia warstwa jedna, może się tak zdarzyć, byłaby niepołożona, nic się nie dzieje, jeżeli chodzi o nośność. Zapewniam państwa, że nic się nie dzieje jeżeli chodzi o nośność.

Co się może dziać na takim odcinku, który uzyska warunkową decyzję o zezwoleniu na użytkowanie? Właśnie poruszacie państwo sprawy środowiskowe, a czego one dotyczą? Ekranów dźwiękochłonnych, które mogą być wykonywane nawet w czasie tego, kiedy ruch na jezdni będzie się odbywać. To oczywiście mogą być zbiorniki, do których jest odprowadzana woda z jezdni, bo ona jest zanieczyszczona. To są różnego rodzaju separatory, to mogą być trawy itd. To także może być ogrodzenie, które należy postawić w znacznej odległości od jezdni.

To wszystko jest logiczne i naprawdę zasadne. Tylko postawiliście państwo tezy i odpowiednio polityczne argumenty. Tak nie można! Trzeba do tego argumentów merytorycznych i nie może dziwić pana ministra Polaczka, że takich praktyk on nie widział. Przecież widział, bo sam je zatwierdzał na głównej sieci dróg ekspresowych. Tak to się odbywało. Mało tego. Często wykonawca organizuje tzw. drogę technologiczną, o której państwo mówiliście, na zamkniętym placu budowy i tam wiesza się tabliczki „Nieupoważnionym wstęp wzbroniony", ale nie na placu budowy w inwestycji liniowej. Tam się odbywa ruch, oczywiście, odpowiednio oznakowany, zabezpieczony; ruch pieszy i ruch pojazdów.

Zatem, naprawdę zachęcam do podejścia bardzo merytorycznego. Skierujmy ten projekt do podkomisji i przygotujmy na czas przejściowy, bo nikt nie będzie tego stosował powszechnie, jak to państwo sugerujecie.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Ja w formie *ad vocem*. Dziękuję pani poseł Annie Paluch, że wyjaśniła pani poseł Sibińskiej problem dotyczący decyzji – zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, na podstawie której realizowane są inwestycje drogowe. 2007 rok, potwierdzam, była nowelizacja ustawy o specjalnych warunkach realizacji inwestycji drogowych, wobec sprzeciwu posłów Platformy Obywatelskiej. Dobrodziejstwa tej ustawy poszerzono na drogi powiatowe i gminne oraz wojewódzkie. W związku z tym samorządy gmin i powiatów, często w oparciu o specustawę, realizują te przedsięwzięcia.

Drugie: gdyby tylko art. 32 był wyposażony w ust. 2, to zgodziłbym się absolutnie z panią poseł. Mówi się tutaj o dwóch jezdniach. Trudno sobie wyobrazić drogi osiedlowe o dwóch jezdniach. Natomiast jeżeli spojrzy pani uważniej na przepis ust. 3, to mówi się w nim o drodze i na tym koniec. Mówi się o drodze, która realizowana jest szczególnie na podstawie ZRID.

Korzystając z okazji – pojawiły się tu głosy ze strony koalicji, że wykorzystuje się dzisiejszą debatę do walki politycznej. Panowie, szanowni państwo! A czymże jest ten projekt ustawy, jak nie tylko i wyłącznie produktem w odpowiedzi na zamówienie polityków? Podobnie jak pan poseł Polaczek, nie mam pretensji do urzędników resortu infrastruktury i wszystkich tych, którzy nad tym projektem na zamówienie rządzących się pochylali. Ktoś nieopatrznie w zeszłym roku palnął o tzw. przejezdności. Długo to trwało, bo prawie kwartał, i nikt nie był w stanie zdefiniować, co to jest ta przejezdność. Nikt nie był w stanie tego powiedzieć, panowie posłowie, którzy dzisiaj zarzucacie nam debatę polityczną. Oto na zamówienie tych, którzy palnęli głupotę mówiąc o przejezdności, mamy dzisiaj do czynienia z takim, a nie innym produktem. Odnosimy się do tego produktu jak do pozbawionego sensu, bo to jest produkt – jeszcze raz powtarzam – sporządzony wyłącznie na zamówienie polityczne.

Zwracam się do pana posła Zmijana – odnosił się pan do mojego niezrozumianego wystąpienia w części pierwszej. Pan rozróżnia modernizację drogi, wyznaczone szlaki technologiczne, zatwierdzoną organizację robót budowlanych od tego, czym jest dopuszczenie do użytkowania drogi ekspresowej, czy też drogi, bez względu na to, czy jest ekspresowa, czy też nie, w warunkach, które każą w ciągu 9 miesięcy usunąć braki, czyli dopełnić te prace, które nie zostały wykonane? Jak pan sobie wyobraża konieczność wykonania robót „pod ruchem"? Montaż chociażby ekranu lub innych elementów musi być wykonywany „pod ruchem". Wyobrażam sobie, że zajmuje się część pasa drogowego, a jeśli zajmuje się część pasa, to przecież, zgodnie z ustawą, za zajęcie pasa drogowego należy uiścić właściwą należność. I co? Rząd napisał, że to nie rodzi skutków finansowych, a wykonawca będzie pokrywał dodatkowy koszty zajęcia pasa drogowego? Wykonawca będzie pokrywał koszty zmiany warunków realizacji umowy na budowę „pod ruchem"?

Proszę nie wkładać do koszyka walki politycznej argumentów, które podnosimy w trakcie debaty. Ważne jest jeszcze jedno. Dzisiaj pojawiają się komunikaty o pękaniu kolejnych nawierzchni autostrad. Bardzo wyraźnie zadam pytanie adresowane do przedstawicieli rządu. Czy państwo zdajecie sobie sprawę, że wpuszczając w trakcie budowy ruch na te obiekty, praktycznie pozbawiacie się możliwości żądania naprawy tych dróg przez wykonawców po oddaniu ich do użytkowaniu, kiedy w międzyczasie były obciążone ruchem?

I jeszcze przy okazji jedno pytanie. Zmienia się status Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego. W ustawie wpisuje się, że w szczególnych przypadkach, jak to jest w wypadku katastrof budowlanych, główny inspektor nadzoru budowlanego może przejąć postępowanie w sprawie drogi ekspresowej. Mam pytanie: na podstawie jakich zmienionych zapisów prawa budowlanego i kto oraz kiedy zmienił status głównego inspektora nadzoru budowlanego, dając mu taką delegację do przejęcia sprawy? Czy państwo nie obawiacie się, że w wojewódzkich i powiatowych inspektoratach nadzoru budowlanego może się zdarzyć taka sytuacja, że inspektorzy odmówią podpisania

właściwych dokumentów i trzeba będzie ratować się głównym inspektorem nadzoru budowlanego?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Powiem krótko. Panie przewodniczący Andrzeju Adamczyku! Koncesjonariusz autostrady na odcinku Kraków-Katowice oddał ją do użytku bez warstwy jezdnej, ścieralnej. Wiedzieliśmy i wiemy o tym wszyscy. W określonym czasie miał tę warstwę ścieralną położyć. Przecież to nie kto inny jak pan był inicjatorem i współautorem projektu ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym, w której miały być obniżone opłaty za przejazd tą autostradą, bo pamiętamy wszyscy, jak nią jeździliśmy – autostrada ta była przebudowywana latami. To się odbywało „pod ruchem".

Naprawdę, proszę, jeżeli używamy argumentów, to proszę, aby były merytoryczne. Nie wprowadzajmy posłów i osób z zewnątrz w błąd. Przecież mają to państwo na co dzień w swoich regionach, w swoich miastach. Wykonawca danego odcinka sam przychodzi do zamawiającego i mówi: z pięćdziesięciokilometrowego odcinka drogi wykonałem 25 km, chciałbym ją oddać do użytku wcześniej, ale cały odcinek nie jest wykonany. I oddajemy ten odcinek. Mało tego, wykonawca kończy jedną jezdnię i puszcza ruch. Także koło Biłgoraja. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, proszę o spokój na sali. Argumenty, których państwo używacie w dyskusji, powtarzają się. Rozumiem, że każdy z was może użyć ich po raz drugi, trzeci i czwarty. Przemawiam jednak do rozsądku, tym bardziej że na pytania odpowie nam jeszcze strona rządowa i będą państwo mieć okazję odnieść się do tych kwestii w głosowaniu.

Proszę, pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Przysłuchuję się tej dyskusji, szczególnie wypowiedziom kolegów z PiS. Ci, którzy byli w piątej kadencji, gdy rządził PiS w koalicji, gdyby te dwa lata wykorzystali, to na pewno nie byłoby problemu, który jest teraz.

Przytoczę kilka faktów. Wydanie decyzji administracyjnej odnośnie do A1 – gdyby pan Polaczek nie przerwał tej umowy, to A1 byłaby już budowana, a wiadomo, że nie była podpisana umowa na budowę odcinka Nowe Marzy – Toruń. Autostrada A2 – przygotowanie wadliwego finansowania, koncesja na A1 Stryków-Pyrzowice i autostrada A1 na odcinku Stryków-Konotopa koło Warszawy. Obie koncesje nie uzyskały zamknięcia finansowego. W tym czasie, jak wiemy, finansowanie na 2,5 mld zł otrzymały Autostrada Wielkopolska, jak również GTC. Brak finansowania, brak prawodawstwa w zakresie ochrony środowiska, możliwości wykupu terenu… Ten czas był zmarnowany i jest to hipokryzja i nieuczciwe podejście i koledzy posłowie, pamiętajcie, co robiliście w tamtym czasie, kiedy rządziliście.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, jeżeli mogę, proszę o spokój. Zapisani są jeszcze następujący posłowie. Zauważyłem zgłoszenie pana przewodniczącego Adamczyka. *Ad vocem* – pan przewodniczący, pan poseł Rzońca, pan poseł Szmit, powtórnie pan poseł Wojtkiewicz, powtórnie pan poseł Polaczek i pani poseł Sibińska. Rozumiem, że jeszcze pan poseł Abramowicz… Oczywiście, nie ma problemu – jeśli pan Malusi chce zabrać głos, to po wypowiedziach pań i panów posłów udzielę panu głosu. Czy ktoś jeszcze będzie chciał zabrać głos? Nie ma zgłoszeń. Zamykam zatem listę.

Pan poseł Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Pragnę zwrócić się do mojego kolegi, prezydianta, wiceprzewodniczącego Komisji, pana posła Stanisława Żmijana. Rozumiem, że w tym dramatycznym momencie musi w jakiś sposób ratować tę sytuację, ale apeluję do pana, panie pośle, niech pan nie miesza fantastyki z rzeczywistością. Autostrada A4: koncesjonariusz przebudowywał ją na podstawie decyzji ULI, bo wówczas, na podstawie takiej decyzji wydanej w 1996 r., ustalenie lokalizacji inwestycji było podstawą do wydania decyzji o pozwoleniu na modernizację autostrady A4; przebudował ją, dopuszczono ją warunkowo do użytkowania bodajże w 1999 r. Warunkowo – nie dlatego, że brakowało nawierzchni, że brakowało warstwy ścieralnej. Brakowało zjazdów z autostrady, ekranów akustycznych i miejsc obsługi podróżnych.

Panie przewodniczący, rozumiem potrzebę dramatycznego ratowania twarzy w tejże trudnej dla państwa sytuacji, ale apeluję jeszcze raz, niech pan nie używa tego typu argumentów, które mają się nijak do tego, o czym dzisiaj mówimy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Rzońca, proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, mam tylko krótkie pytanie. Kiedy przysłuchuję się tej dyskusji, to mam wrażenie, że mamy nową definicję drogi – nie musi być warstwy ścieralnej, asfaltu, w ogóle nie musi być niczego, ale droga i tak jest. Pytanie moje jest takie: kto z państwa, z ministerstwa czy z Generalnej Dyrekcji, zdecyduje, że ten element drogi można w inwestycji pominąć, a tego elementu nie można pominąć? Kto o tym zadecyduje? Kto się pod tym podpisze, że to można zrobić, a tego nie można?

To jest bardzo poważne i kluczowe pytanie. Uprzejmie proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo! Przepraszam, że nie mogłem od początku uczestniczyć w dyskusji, ale sądząc po tych kilku głosach, które miałem okazję usłyszeć, sprawa dotyczy problemów technicznych i bardzo słusznie, bo jest to ustawa, która dotyka materii technicznej i w jej zakresie będzie rozstrzygać. Natomiast myślę, że gdyby na początku tej dyskusji – a pytałem kolegów i takich głosów nie było – strona rządowa powiedziała mniej więcej tak: kochani, po prostu nie daliśmy rady, pomóżcie nam, bo rzeczywiście tych autostrad nie będzie, nie będzie dróg i Polska będzie miała ogromny wstyd, gdy przyjadą tu setki tysięcy ludzi na EURO i będą chcieli po Polsce normalnie podróżować i zaskoczą ich przejezdne autostrady, ale takie, które nie spełniają żadnych warunków. Wtedy dyskusja byłaby prostsza.

To jest próba udowadniania, że to, co robicie, jest OK.; troszeczkę naginacie warunki techniczne, może nie do końca jest to zgodne ze sztuką, trochę pojeździmy po budowach i nic się nie stanie. Traktujmy się poważnie, może wtedy dyskusja też będzie prostsza i na sali będzie niższa temperatura. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Jeszcze raz postanowiłem zabrać głos. Szanowni państwo, w zasadzie dużo powiedzieliśmy, ale proszę zwrócić uwagę na fakt, że tu wchodzą w grę dwa poważne zagadnienia. Jedno to jest prawo przejazdu przez plac budowy. To nie jest, panie pośle Żmijan, tak, że jedną nitkę oddajemy i po tej drodze możemy sobie jeździć. Absolutnie tak nie jest. Chcecie państwo uchwalić prawo przejazdu przez plac budowy. Z tym wiąże się drugie zagadnienie – kto za to wszystko zapłaci? To są setki milionów złotych. O tym dyskutowano. To tak samo jak pod Poznaniem budowano lotnisko przystosowane do F-16. Dwóch gości wydało decyzję, że tam będzie lotnisko dla F-16 i to kosztuje państwo 1 mld zł, podczas gdy 5 km dalej było inne lotnisko, które można było użytkować dla

F-16. Jesteśmy bardzo bogatym państwem, a właściwie nie tyle bogatym, co rozrzutnym i niegospodarnym. W tym wypadku to będzie niegospodarność waszego rządu. Pod tym nie można się podpisać.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Abramowicz.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, chciałem zwrócić uwagę jeszcze na jeden aspekt sprawy. Nie mamy żadnej ekspertyzy prawnej i był tu wniosek o tę ekspertyzę, przynajmniej z Biura Analiz Sejmowych, a być może jeszcze potrzebowaliśmy opinii innych podmiotów. Można podejrzewać, że ta ustawa narusza konstytucję, narusza równość podmiotów wobec prawa, narusza prawo wszystkich przedsiębiorców do uczestniczenia na równych prawach w przetargach. Przecież na zupełnie innych warunkach przystępowano do przetargu na budowę tych dróg, a teraz, po uchwaleniu tej ustawy, mamy zupełnie inne warunki. Narażamy się na to, że ta ustawa będzie zaskarżona.

Jeżeli mam głosować racjonalnie, to potrzebuję analizy prawnej. Nie przedstawiliście państwo żadnej opinii prawnej do projektu tej ustawy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W dotychczasowych wypowiedziach padły wnioski o odrzucenie projektu i o skierowanie ewentualnie do podkomisji. Rzeczą naturalną jest, że po to kieruje się projekt do podkomisji, żeby na podstawie zgromadzonych dokumentów i ekspertyz poprawić projekt, bo są wątpliwości. Nie ma wniosku o przejście do szczegółowej analizy projektu. Nie słyszałem takiego wniosku, więc zarzut, że nie ma jakichś ekspertyz, analiz jest bezzasadny na tym etapie. Jeśli oczekujecie państwo tych analiz, to wyraźcie zgodę na powołanie podkomisji. Wszystko będzie jasne, będą analizy.

Proszę bardzo, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, w pierwszym zdaniu muszę jednak powiedzieć, że ze smutkiem odnotowuję wypowiedzi kompletnie oderwane od istoty tego dokumentu. Niczemu się nie dziwię, jeśli mówimy o tym projekcie w czasie, kiedy kilkanaście dni temu dopuszczono do tego, aby na Stadionie Narodowym rozkładać murawę przy temperaturze –20 st. I to było firmowane przez instytucje podległe ministrowi sportu. Ta praktyka odpowiada temperaturze tego dokumentu.

Po drugie, chcę zwrócić uwagę, a występuję tu jako przedstawiciel opozycji, ale także w dobrze pojętym interesie rządu. Jeśli istotą wprowadzenia tej nowelizacji będą kwestie zaistnienia bardzo podstawowych okoliczności związanych z odpowiedzialnością kontraktową – to, po pierwsze, a po drugie – ze zmianą warunków realizacji projektów tych określonych zadań inwestycyjnych, a rząd, prezentując ocenę skutków regulacji i wskazując w niej, że ustawa nie spowoduje jakichkolwiek skutków po stronie finansów publicznych, to wprowadza Wysoką Izbę w błąd. To nie jest ustawa abstrakcyjna, tylko ustawa głęboko ingerująca również w sferę relacji biznesowych między zamawiającym a wykonawcą, bo zmienia się warunki realizacji w trakcie zamówienia.

Gdyby państwo prezentowali ten projekt ustawy w sytuacji, gdy wcześniej rząd rozstrzygnął wykonanie tego odcinka między Strykowem a Konotopą w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, to jestem ciekawy, jakie stanowisko zajęliby przedstawiciele operatora, „koncesjonariusza”, który realizowałby to w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego? Przecież ta ustawa w takiej relacji byłaby podstawą do istotnych zdarzeń odszkodowawczych. Tak należy definiować ten elementarz, który z punktu widzenia ryzyka powinien rząd uwzględniać. Nie chcę być gołosłowny, można odwołać się do najbardziej spektakularnego przykładu: kiedy podpisywano umowę na realizację budowy Stadiony Narodowego, zapisano konkretne warunki i przez dwa lata karmiono opinię publiczną informacjami o tym, że każdy dzień spóźnienia w oddaniu tego obiektu do użytku to 0,5% kary umownej. Miały to być grube miliony za każdy dzień. Różnica polega na tym, że tam dogadali się między wykonawcą a zamawiającym, ale ogłosił to premier na konferencji prasowej, w imieniu wykonawcy i zamawiającego. Tam nie było trzeba tego zmieniać i jedynym ryzykiem dla

wykonania dzisiaj takiego zadania jest to, że kiedyś Stadion Narodowy będzie miał wszystkie przewidziane prawem odbiory i zostanie dopuszczony do rozgrywek piłkarskich.

Zwracam uwagę na te prawne elementy ustawy, które głęboko ingerują w dotychczas zawarte umowy między stroną publiczną a poszczególnymi wykonawcami.

Na koniec uwaga do pana posła Lamczyka. Proszę nie odwoływać się do przykładów sprzed kilku lat, bo podstawą do uchylenia negocjacji z jedną z firm – z GTC – było wygaśnięcie terminów kontraktowych dla negocjacji w 2005 r., a nie w 2006 r. To stanowiło podstawę do działań ministerstwa. Notabene, ta firma przejęła pozwolenie na budowę i gotowy projekt budowlany przygotowany i wykonany na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To są sprawy, które stawiają w zupełnie innym świetle stan faktyczny, a nie ich interpretacja.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Ja krótko do pana przewodniczącego Adamczyka. Jeśli mówiłam o innych drogach, to mówiłam o drogach, które są realizowane w oparciu o pozwolenie na budowę, bo takie są jeszcze realizowane w wielu gminach, a więc nie tylko na podstawie ZRID.

Po drugie – do pani poseł. Warszawa jest gminą, ale to nie znaczy, że wszystkie drogi w tej gminie mają status drogi gminnej, bo nie od tego zależy kategoria drogi, czy przebiega ona przez gminę, czy nie, lecz od tego, jakiej ona jest kategorii. W związku z tym przykro mi, że rozmawiamy niemerytorycznie. Czytam tę ustawę bez emocji, raczej ze zrozumieniem i wolałabym, żebyśmy rozmawiali merytorycznie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy listę zgłoszeń do dyskusji na temat projektu ustawy. W tej chwili przejdziemy do wypowiedzi strony rządowej. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo! Dziękuję za tę ciekawą debatę i wiele pytań, które się w tej debacie pojawiły, choć znaczna część tych pytań miała charakter retoryczny lub pytający odpowiadał sam sobie. Część pytań i uwag wyrażających obawy była jak najbardziej zasadna, w pełni zrozumiała. Uważam, że dyskusji nigdy dosyć, ponieważ przy każdym akcie prawnym zadawanie tego typu pytań i wyrażanie obaw pozwala lepiej zrozumieć istotę takiego aktu prawnego i uniknąć błędnej wykładni.

Znaczna część obaw, które pojawiły się w wypowiedziach pań i panów posłów, wynika właśnie z niewłaściwej wykładni bądź nie uwzględnienia faktu, że oprócz przepisów znajdujących się w tym projekcie istnieje szereg innych przepisów, które przecież wciąż obowiązują. Przypominam, że instytucja, którą wykorzystaliśmy, jest instytucją istniejącą od jakiegoś czasu w prawie budowlanym i jej stosowanie w praktyce nie wywołuje specjalnych reperkusji, choć oczywiście jakieś orzeczenia na tle tej praktyki się pojawiły, ale na pewno te orzeczenia i ta praktyka nie wywołują takich emocji i nie prowadzą do konsekwencji, które tutaj państwo wskazywali jako możliwe przy stosowaniu takiej samej instytucji w obowiązujących w tej chwili przepisach w odniesieniu również do inwestycji drogowych.

Musimy pamiętać, że proponowana przez nas ustawa wprowadza pewną procedurę, pewne postępowanie. W zależności od uczestników tego postępowania, którzy są zobowiązani kierować się nie tylko zdrowym rozsądkiem, ale również innymi przepisami prawa, pozwala to wyeliminować znaczną część niebezpieczeństw, które państwo tu podnosili. Odwołując się do konkretnego przykładu – przecież to inwestor występuje z określonym wnioskiem, a zanim z nim wystąpi, a nie ma obowiązku występowania z takim wnioskiem, podejmuje decyzję zgodnie z wszelkimi zasadami, które obowiązują taki podmiot, jak instytucja państwowa typu GDDKiA, przy podejmowaniu decyzji. Istnieje szereg wymogów, które musi taki inwestor uwzględnić przy podejmowaniu decyzji o skierowaniu wniosku. Jednym z elementów tej refleksji, która poprzedzi decyzję, jest

przecież pewna kalkulacja, w tym uwzględnienie konkretnej umowy zawartej pomiędzy inwestorem a wykonawcą w konkretnym przypadku, w odniesieniu do danego odcinka drogi, autostrady, czyli do danej inwestycji.

Państwo powoływali się często na prawo o zamówieniach publicznych i na treści kontraktów, które istnieją już od jakiegoś czasu, które są realizowane. Chociażby z informacji medialnych pamiętają państwo, że część tych kontraktów uwzględniała instytucję przejezdności. Podobnie termin, który jest przewidziany i który jest maksymalnym terminem, czyli te 9 miesięcy, pozwala, aby pewne brakujące elementy były wykonane później. Decyzja, którą podejmuje powiatowy lub wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego, spełnia także szereg wymogów właściwych dla tego typu decyzji, uwzględnia wszystkie warunki, które powodują, że ta decyzja musi być nie tylko zgodna z prawem, ale też zgodna z zasadami, jakie określa postępowanie administracyjne.

W związku z powyższym, niebezpieczeństw, które państwo tu wymieniają, nie ma. W systemie prawa, nie w tym projekcie, jest to zapisane, on obowiązuje w Polsce. Mówimy o pewnym postępowaniu, które jest elementem szerszego procesu określającego zachowania różnego rodzaju organów państwa w określonych sytuacjach. Mamy Kodeks postępowania administracyjnego, jest prawo budowlane, z którego ta instytucja pochodzi, mamy inne przepisy określające właściwości poszczególnych organów, więc trzeba brać pod uwagę całość systemu prawa, kiedy rozważamy konsekwencje, jakie mogą wystąpić przy podejmowaniu określonych decyzji.

Wśród państwa obaw i pytań były bardzo szczegółowe, ale kiedy będzie powołana podkomisja, będziemy każdy przepis dokładnie omawiać. Zapewniam państwa, że obawy, choć zrozumiałe, są bezpodstawne, ponieważ każde z pytań, jakie państwo zadali na tej sali, my zadawaliśmy sobie, pracując nad tym projektem. Staraliśmy się uniknąć wszelkich niebezpieczeństw, które mogą się pojawić w każdym postępowaniu, również w tym.

Padały też szczegółowe pytania – jakie elementy mogą być wykonane później, jakie nie mogą. Na wszystkie te pytania odpowiedzi istnieją, są jasne, klarowne. Trzeba albo pobieżnie patrzeć na ten projekt ustawy, albo w oderwaniu od całości systemu, albo mieć trochę złej woli, żeby przedstawiać zarzuty tak dramatycznie brzmiące.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prosiłbym o spokój i wysłuchanie wypowiedzi pana ministra.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Nawet na to pytanie, które się pojawia w tle, odpowiedziałem. Wykonawca, biorąc pod uwagę możliwość złożenia tego wniosku, przeprowadza analizę stosunku prawnego, w którym funkcjonuje, w tym istniejącej umowy. Jeżeli umowa przewiduje taką możliwość, to nie mamy do czynienia z żadnym ryzykiem ponoszenia dodatkowych kosztów.

Na koniec, ostatnie zdanie. Ta uwaga odnosi się do jednego z dyskutantów i może bym ją pominął, gdyby nie słowa dezawuujące naszą pracę, mówiące o cyrku itp. Chcę powiedzieć na koniec, że są kraje, gdzie istnieje tradycja, niepisana, ale przestrzegana, że byli ministrowie, jeśli są parlamentarzystami, nie wchodzą później do komisji, która zajmuje się materią, w której tenże minister wcześniej był aktywny. Wtedy wypowiedzi nabierają bowiem nowego kontekstu i czasem są bardzo niezręczne, można je sprowadzić do pewnej polemiki na temat efektów własnej aktywności, a to nie jest właściwe miejsce do tego.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Szanowni państwo, stwierdzam – jeżeli państwo pozwolicie, proszę o ciszę – zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy zawartego w druku nr 205. Podczas pierwszego czytania zgłoszono dwa wnioski: dalej idący – o odrzucenie projektu w pierwszym czytaniu, i drugi – mówiący o powołaniu podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia tego projektu. Głosujemy w tej kolejności.

Kto z pań i panów posłów jest za odrzuceniem projektu ustawy zawartego w druku nr 205? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników. 17 głosów „za", 17 głosów „przeciw", brak głosów wstrzymujących.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, wniosek formalny. W związku z tym…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie przewodniczący, jeszcze nie skończyłem. Wniosek nie uzyskał akceptacji większości Komisji. Proszę teraz.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jedna z pań posłanek, członkini Komisji Infrastruktury, stwierdziła, że jej głos nie był policzony, więc proszę o reasumpcję głosowania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, będziemy głosować jeszcze raz. Kto z pań i panów posłów jest za odrzuceniem projektu ustawy zawartego w druku nr 205? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników. 17 głosów „za", 17 głosów „przeciw", brak głosów wstrzymujących. Jeszcze raz powtarzam, że wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

W takim razie projekt ustawy z druku nr 205 został skierowany do opracowania w podkomisji nadzwyczajnej. Zgodnie z tradycją, proponuję, żeby podkomisja liczyła 8 osób. Czy są inne propozycje? Rozumiem, że z klubu PSL jest pan poseł Racki. Z klubu PiS, kto? Pan poseł Polaczek i pan poseł Adamczyk. Pan poseł Huskowski, pani poseł Sibińska i pan przewodniczący Zmijan – z PO. Z klubu Ruch Palikota – pan poseł Henryk Kmiecik, i pan poseł Klepacz – z SLD.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji powołania podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu z druku nr 205, w składzie, który przedstawiłem? Nie ma sprzeciwu. Podkomisja została wybrana.

Na tym zakończyliśmy posiedzenie. Proszę wszystkich członków podkomisji o podejście do stołu prezydialnego. Dziękuję panom ministrom i ich zespołowi.